

O trabalho de prevenção na formação profissional (*)

BRUNO LOUREIRO (**)

INTRODUÇÃO

A ideia de desenvolver um trabalho de prevenção rodoviária na formação profissional emerge, por um lado, da possibilidade que temos de poder integrar nos cronogramas das acções de formação profissional um espaço para este tipo de intervenções, e, por outro lado, da ideia que nos assolou (decorrente de alguns anos de trabalho e acompanhamento de grupos de formação profissional, em que a sinistralidade rodoviária foi sempre algo presente como um ruído de fundo) e que se traduziu na seguinte questão: serão os desempregados (nomeadamente os desempregados de longa duração) indivíduos com elevado potencial de risco rodoviário?

O pressuposto teórico em que assentámos o início da reflexão que desde então temos vindo a desenvolver, baseia-se na própria problemática da pessoa/formando face à sua situação de desemprego, que acarreta um conjunto de vivências que

mereceriam um estudo e eventualmente uma intervenção no que concerne à atitude rodoviária.

Os sentimentos mais frequentes associados à perda de um emprego são: instabilidade, desmotivação, desorientação, tristeza, inutilidade e desilusão.

As reacções à situação de desemprego, oscilam entre uma vivência depressiva (com reflexos importantes na auto-estima da pessoa), decorrente do sentimento de perda concomitante à situação de desemprego (mais frequente), e uma vivência de cariz mais persecutória, em que a responsabilidade da situação e do contexto actual do indivíduo é projectada no outro (Patrões, I.E.F.P, Segurança Social, etc.) com um ímpeto acusatório e simultaneamente expiatório.

A interrogação prosseguiu: estarão estes indivíduos mais susceptíveis a um rompimento do equilíbrio dinâmico no seu funcionamento psicológico, veiculado por uma maior dor mental decorrente de uma situação de exposição continuada à frustração, dúvida e incerteza? Confrontados com os seus próprios limites no que concerne à tolerância a estas emoções, ficará a sua capacidade de contenção/elaboração ameaçada, donde, uma maior propensão à exposição (inconsciente) ao risco em geral e ao rodoviário em particular, nomeadamente pela tendência ao *acting-out*?

Procurámos, então, com a colaboração e preciosa contribuição de toda a equipa Centro do De-

(*) Comunicação apresentada nas II Jornadas de Psicologia do Tráfego da Prevenção Rodoviária Portuguesa – “Investigação e Intervenção na Realidade Portuguesa”, ISPA, 17 e 18 de Outubro de 2003.

(**) Prevenção Rodoviária Portuguesa.

partamento de Psicologia da PRP e sobretudo do seu coordenador Prof. Doutor Rui Aragão Oliveira, delinear um modelo de intervenção, que se adaptasse ao contexto e que servisse aos objectivos definidos, sendo estes:

- A criação de um espaço de reflexão e partilha, possibilitando o envolvimento dos formandos;
- A aquisição de conhecimentos relativos à segurança rodoviária;
- A construção de uma atitude de preocupação pela segurança;
- A mobilização de uma tomada de consciência dos aspectos individuais na atitude perante a condução/risco/lei.

Isto no sentido de promover uma maior internalização e assunção da responsabilidade individual, encarado numa perspectiva clínica na linha dos programas criados e desenvolvidos pelo Departamento de Psicologia da PRP.

ASPECTOS PRINCIPAIS DO MODELO DE INTERVENÇÃO

De forma sucinta e somente como matriz de orientação para exposição do trabalho desenvolvido e dos aspectos mais relevantes daí decorrentes, apresentaremos, de seguida, o modelo de intervenção por nós seguido.

O *Setting* é composto por uma sala de formação, as cadeiras são dispostas em círculo, com a duração de 4 horas (inicialmente a duração era de 3 horas tendo posteriormente sido alargada para 4 horas) e um intervalo de 15 minutos a meio. O número de formandos que constituem estes grupos oscila entre os 8 e os 12 elementos, com idades compreendidas entre os 18 e os 55 anos, todos desempregados (cerca de um terço são desempregados de longa duração) e que frequentam acções de formação em diversas áreas no Centro de Formação Profissional de Viseu.

Após a apresentação da PRP ao grupo (note-se que neste contexto é dispensada a apresentação intra-grupo e entre o grupo e o monitor, pois já existe um conhecimento prévio), são enunciadas as regras, o que permite criar as condições para vislumbrar as posições transferenciais e as clivagens nas transferências assumidas por cada elemento do grupo.

Os objectivos da sessão são apresentados como propósito de reflectir/pensar em grupo em algumas questões relativas à segurança rodoviária. As expectativas dos formandos na maioria dos grupos raramente coincidem com os objectivos apresentados, daí a necessidade de as balizar no início da sessão.

Depois de estabelecido o *setting* (nomeadamente na atitude do monitor, eminentemente clínica), apresentada a PRP, enunciadas as regras e os objectivos da sessão, é desenvolvida a dinâmica de grupo com alguns jogos que visam desbloquear e precipitar um conjunto de vivências individuais e grupais inerentes aos temas propostos (condução/risco/lei), que servem como material para comentário/interpretação.

Costumamos iniciar com o “jogo do elefante”¹ que utilizamos com um duplo objectivo: por um lado serve para “aquecer” o grupo, por outro lado para tornar evidente o campo de intervenção, centrar a reflexão nas representações individuais e grupais, possibilitando uma compreensão clara e eficaz das representações internas de cada um e do grupo: uma coisa é a coisa em si (número), o que se aspira a conhecer (mas que ao fim e ao cabo é incognoscível), outra coisa é a sua representação (fenómeno), representação interna individual, com a qual se interage mediante o vínculo que com ela se estabelece.

A fotolingagem² é utilizada com o objectivo de permitir o acesso às representações internas

¹ O “jogo do elefante” consiste em pedir dois voluntários ao grupo, que permanecerão na sala enquanto os restantes elementos esperam fora da sala. A instrução que é dada aos dois elementos que ficam na sala é a de que eles terão de imaginar um elefante e que irão encenar que o estão a lavar. Não podem fazer comentários até serem solicitados para tal pelo monitor. O grupo entra na sala e vai observar durante alguns minutos a cena. No fim, já sentados, cada elemento do grupo vai relatar o que representou para ele aquilo que viu. Os dois elementos que fizeram a encenação vão ser os últimos a falar para dizerem o que estiveram a fazer.

² Sobre uma mesa são espalhadas imagens recortadas de revistas, que devem ser o mais variadas possível. Pede-se a cada elemento do grupo para escolher uma imagem que represente para ele o tema proposto.

de cada um sobre o tema proposto, de uma forma projectiva, funcionando muitas vezes como uma linguagem auxiliar no acesso ao simbólico. As imagens escolhidas e as explicações das escolhas, constituem o material associativo para o comentário/interpretação do monitor.

Na fotolingagem sobre a condução (em que se pede uma imagem que represente o próprio enquanto condutor e uma imagem que represente os outros condutores), na grande maioria dos casos, percebe-se uma vivência clivada da condução: O próprio, enquanto condutor, aparece como aquele que cumpre as regras, o bom condutor, preocupado com a segurança, responsável, etc. Os outros aparecem como sendo o perigo na estrada, que cometem infracções, que arriscam demasiado, imprevisíveis, perigosos, com pouco civismo, etc. Por vezes, aparecem alguns formandos que assumem que arriscam muito, que não cumprem as regras (sinais vermelhos, limites de velocidade, álcool, etc.), contudo mantêm uma vivência dissociada do risco que correm, pois o verdadeiro perigo continua a residir nos outros. A devolução/interpretação do monitor vai no sentido de tornar evidente a clivagem eu/outro, que reflecte a clivagem que o indivíduo faz no interior do self, quando projecta nos outros os aspectos que tolera mal como fazendo parte de si e que o incapacita de os reconhecer em si mesmo. Importa fazer o grupo sentir que para os outros, os outros somos nós.

As experiências individuais de condução/infracções/acidentes, podem ser exploradas no seguimento da fotolingagem sobre condução, assim como as questões relativas à tarefa de condução; elementos rodoviários; sistemas de segurança; condução sobre efeito de álcool e velocidade.

Uma problemática que surge frequentemente nesta altura, prende-se com o bom condutor, associado na maioria das vezes pelos formandos unicamente à destreza psicomotora. O comentário/interpretação remete para os aspectos relacionais subjacentes à condução, nomeadamente na vivência das representações internas, assim como para a dimensão social da condução.

Na fotolingagem sobre risco (risco abordado no sentido da vida em geral e não somente na condução) são pedidas duas imagens: uma imagem que represente risco e uma imagem que represente segurança. As imagens de risco mais frequentes aparecem relacionadas, por um lado, com

acidentes e catástrofes e, por outro, com situações que evocam desamparo e abandono (podemos equacionar a escolha destas imagens com a vivência da situação de desemprego). As imagens de segurança aparecem muitas vezes associadas à família, nomeadamente à relação protectora e de cuidado entre mãe e filho, ainda que nalgumas situações a ambivalência se faça notar nas explicações em que a imagem de segurança alusiva à família, é simultaneamente sentida como potencial fonte de risco.

Aqui, o comentário/interpretação visa clarificar os factores internos que influem na vivência do risco. Bem como o sentimento e a vivência interna de não ter sido suficientemente cuidado e protegido e a deficiente aprendizagem dos limites, numa primeira fase a partir do exterior, o que vai dando lugar a uma progressiva interiorização deficitária e consequentemente a uma falha na responsabilização emancipada.

Pretende-se evidenciar a fonte do risco, inicialmente vista como externa, que vai sendo gradualmente percebida como algo interno. O grupo passa de uma posição projectiva para uma posição introjectiva e introspectiva na sua reflexão sobre este tema.

No seguimento da fotolingagem sobre o risco, tem-se pedido aos formandos para falarem da situação da vida em que sentiram que correram maior risco. Temos vindo a constatar que uma elevadíssima percentagem dos relatos de situações de maior risco, estão relacionadas com questões rodoviárias (talvez exista aqui algum enviesamento pela sugestão do tema da sessão).

Os comportamentos repetidos de elevada exposição ao risco têm sido tratados como um sintoma individual e do grupo, tentando tornar evidente a dimensão da compulsão à repetição reveladora do conflito interno e externo que pode levar as pessoas a uma maior exposição inconsciente ao risco.

A vivência individual da situação de maior risco, remete essencialmente para dois aspectos: risco de vida do próprio (que pode ser vivenciado mais no pendor da angústia de morte – medo de aniquilamento –, ou mais no pendor da angústia de castração – medo de ficar ferido, de se magoar, de ficar amputado –); e risco de perda do objecto (podendo aqui aparecer uma dimensão mais depressiva, decorrente do modo de investimento do objecto).

O “jogo das palmas”³ é outro dos instrumentos utilizados nesta intervenção. O seu objectivo é permitir uma percepção mais clara da dimensão interna do sintoma (manifesto na compulsão à repetição) nas várias temáticas: condução/risco/lei. Dá a dimensão consciente e inconsciente (sobretudo) do comportamento: o que pode ser controlado conscientemente (ex: risco) e o que não se controla conscientemente – dimensão inconsciente e compulsão à repetição como reacção automática às representações internas individuais e grupais, assim como ao conflito latente.

Na fotolinguagem sobre a lei (em que se pede a cada formando uma imagem que represente para si a lei), a maioria dos formandos tende a perceber a lei como algo de prejudicial. A questão dos limites/lei surge de uma forma geral pouco interiorizada: aparece menos como algo interno e individual que serve para nos proteger, mas mais como algo externo onde são projectados aspectos persecutórios. O comentário/interpretação vai no sentido de realçar o conflito latente na vivência da lei que se revela na clivagem lei má (persecutória) / lei boa (protectora), fazendo ressaltar o lugar vazio da lei interna que baliza os limites e consequentemente protege pela consciência individual que pressupõe, permitindo o abandono da onnipotência manifesta na fantasia de invulnerabilidade, podendo ser gradualmente substituída pela consciência do outro e consequentemente do próprio (separação eu-outro), em que o assumir das fragilidades permite a criação de uma atitude de maior responsabilidade e auto-protecção.

O “jogo dos balões”⁴ sintetiza as questões da condução, risco e lei, remetendo para a responsabilidade individual na atitude perante o próprio e perante os outros.

Na fotolinguagem de despedida, são vários os aspectos percebidos, que vão desde a atitude mais provocatória, fazendo perdurar um vínculo

de ódio pelo pensamento (revelador da resistência à mudança), aniquilando qualquer ideia nova que possa implicar um rearranjo defensivo, até à grande maioria dos formandos que sente a sessão como algo de muito válido, mobilizadora de um novo vertex, que viabilizou uma tomada de consciência de aspectos individuais anteriormente vividos de uma forma clivada e projectada, nomeadamente o assumir do risco na sua fonte interna e individual.

Durante a intervenção, todos os comportamentos manifestos de não cumprimento das regras inicialmente enunciadas (nomeadamente, horários, participação, empenhamento), assim como as posições transferenciais e suas clivagens, são comentados/interpretados aquando da sua manifestação. O comentário/interpretação para além de devolver aos formandos uma compreensão do fenómeno em curso, costuma ser transposto (principalmente no que diz respeito às regras) para o contexto rodoviário, criando assim uma ligação que permite perceber o seu comportamento como um todo.

ASPECTOS RELEVANTES DECORRENTES DA INTERVENÇÃO

Ao longo das intervenções levadas a cabo, vários são os aspectos que se têm imposto para uma reflexão mais acurada.

Em primeiro lugar, uma das características que este tipo de intervenção tem revelado é o seu carácter inesperado no contexto em que surge, levando a que os formandos em geral sejam apanhados um pouco desprevenidos, donde o nível de resistências ser baixo, de uma forma geral, permitindo atingir um grau de empenhamento e envolvimento emocional elevado.

Comparativamente aos outros programas desenvolvidos pelo Departamento de Psicologia da PRP (nomeadamente no âmbito da reabilitação), em que as resistências dos elementos dos grupos (e consequentemente do próprio grupo) é sempre um aspecto central e algumas vezes incontornável, achamos que esta intervenção num contexto mais descomprometido, como é o dos Centros de Formação Profissional, no que concerne a um trabalho de prevenção rodoviária, constitui uma mais valia para a própria intervenção.

Outro aspecto que tem merecido a nossa atenção

³ Aos formandos, de pé e dispostos em círculo, é dada a seguinte instrução: no sentido dos ponteiros do relógio, irão andar devagarinho quando se baterem as palmas rápido e andar em passo rápido quando se baterem as palmas devagarinho.

⁴ Distribui-se um balão a cada elemento do grupo e pede-se-lhes para o encherem até ao máximo.

e que tem vindo a confirmar a nossa expectativa inicial, prende-se com uma elevadíssima incidência de sinistralidade rodoviária entre os elementos que constituem estes grupos (o que por vezes nos faz pensar se em vez de prevenção primária não estaremos a fazer prevenção terciária), assim como uma elevada exposição ao risco por parte de um número significativo de formandos.

Temos observado vários casos de formandos, enquadráveis em outras acções desenvolvidas pelo Departamento de Psicologia da PRP (nomeadamente reabilitação de condutores alcoolizados), com processos judiciais a decorrer ou já sentenciados, mas que infelizmente nunca chegaram a ser encaminhados para nenhuma acção do Departamento de Psicologia da PRP.

Por outro lado, decorrente da abordagem que tem vindo a ser feita à problemática do risco (risco abordado no sentido geral da vida) temos constatado uma elevada incidência de pessoas anteriormente expostas a uma ou mais situações vividas como um risco muito elevado, situações essas que não foram devidamente elaboradas, constituindo uma vivência verdadeiramente traumática. Algumas pessoas revivem a situação de maior risco na vida de uma forma extremamente emocionada, deixando assim transparecer uma incipiente elaboração dessas mesmas vivências (grande culpabilidade associada). A revivência no grupo dessas situações é sentida como securizante (para algumas pessoas foi mesmo a única oportunidade que tiveram de falar/partilhar abertamente as suas experiências), onde puderam dar nome às suas angústias (principalmente angústia de morte e angústia de perda de objecto) num contexto de empatia e compreensão.

Na sequência da nossa hipótese inicial, e perante a constatação do elevado número de sinistrados entre os formandos que constituem os nossos grupos, bem como da sua elevada exposição ao risco, somos levados a pensar se de facto não existirá uma forte correlação com a situação de desemprego que esses indivíduos vivem, e em que a duração do período durante o qual se encontram desempregados (alguns por vários anos) nos indica arranjos específicos de personalidades, com relevância para a problemática da segurança rodoviária.

Sabendo nós que, apesar de nos expormos a situações de risco, só raramente ocorrem acidentes na população em geral, e tendo em consideração a

sinistralidade elevada nestes grupos, não estaremos nós perante uma população com condições específicas a ter em conta? Nomeadamente, uma maior exposição ao risco num sentido lato, manifestando-se tal inclusive na sua vida profissional, revelando algo próximo de uma incapacidade de aprender pela experiência, na qual o indivíduo vive em constante repetição, com cariz de *acting-out*, nas várias situações e contextos da sua vida, com expressão clara na atitude rodoviária!?

Se assim for, poderemos nós aceitar a pertinência destas acções no âmbito de uma intervenção de saúde pública?

CONCLUSÃO

No decorrer destas acções, que tiveram início em Abril 2003, envolvendo cerca de 160 formandos (de ambos os sexos), pretendeu-se, mais do que uma mera “sensibilização”, a criação de um espaço de intervenção em que a atitude rodoviária aparece como um simples indicador de uma *praxis* do indivíduo perante a sua vida em geral.

Sentimos a validade da nossa intervenção, todas as vezes que assistimos (o que felizmente são bastantes) à mudança no espectro da vivência do risco, que parte, na maioria dos casos, de uma fonte externa até à sua percepção como algo interno, com a subsequente diminuição dos mecanismos de defesa – essencialmente a negação e a projecção.

Foi nosso objectivo, nesta breve comunicação, sobretudo o desenvolvimento das questões inicialmente formuladas e que motivaram o desenvolvimento destas acções, em lugar do encerramento das mesmas em respostas, que seriam sempre precárias dada a complexidade das duas problemáticas em jogo.

Encaramos estas acções, e toda a reflexão a elas associada, ainda numa fase embrionária, mas merecedora, quanto a nós, de atenção e desenvolvimento na senda desta missão tão nobre que é a Prevenção.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Anzieu, D., Béjarano, A., Kaës, R., Missenard, A., & Pontalis, J.-B. (1978). *O trabalho psicanalítico nos grupos*. Lisboa: Moraes Editores.

- Carvalho, C., Coelho, J., Horta, M., Martins, V., & Rocha, T. (2002). *Intervenção do Psicólogo na PRP*. Lisboa: Departamento de Psicologia da PRP.
- Centeno, L., Erskine, A., & Pedrosa, C. (2001). *Percursos Profissionais de Exclusão Social*. Lisboa: Observatório do Emprego e Formação Profissional.
- Matos, A. C. (2001). *A Depressão*. Lisboa: Climepsi Editores.
- Matos, M. (1991). *Factores de risco psicológico em jovens condutores de motorizada e sua influência relativa na ocorrência dos acidentes*. Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade de Lisboa.
- Neves, A. O., & Graça, S. (2000). *Inserção no mercado de trabalho de populações com especiais dificuldades*. Lisboa: Direcção-Geral do Emprego e Formação Profissional.

RESUMO

A Formação Profissional apresenta-se-nos como um local onde interagem duas problemáticas, às quais somos sensíveis e que no nosso entender se correlacionam, a saber: o Desemprego e o Risco Rodoviário. Neste trabalho, apresentamos um modelo de intervenção adaptado ao contexto dos Centros de Formação

Profissional e os aspectos mais relevantes que dele emanam, no que concerne às problemáticas em jogo.

Apesar de ser ainda um estudo exploratório, a reflexão que temos vindo a fazer, atesta da pertinência destas acções no âmbito da prevenção rodoviária, assim como, da sua importância em termos de Saúde Pública.

Palavras-chave: Formação profissional, desemprego, risco rodoviário, prevenção.

ABSTRACT

Professional Training can be seen as a place where two problematics interact, to which we are sensitive and that, according to our opinion, are correlated: Unemployment and Roadway Risk. We present a model of intervention adapted to the context of the Professional Training Centers and the most relevant aspects which proceed from it, concerning the given problematics.

Although it is still an exploratory study, the meditation we have been making on this issue proves the pertinence of these actions aiming at Road Safety Prevention, as well as its importance in terms of Public Health.

Key words: Professional training, unemployment, roadway risk, prevention.